

視点

有償運送運営協議会は、

緑ナンバー事業者のみが有償運送を許されるという大原則の中で、NPO等が有償ボランティア活動の一環として人を輸送することを合法化するために生み出された。道路運送法79条の4にあるように「緑ナンバー事業者では困難」、しかし「地域として必要」な輸送について、協議会における関係者の合意を前提に認めることとしたのである。

私が名古屋市の協議会

長を拝命して半年間で、協 議 会 や 運 送 の あり 方 に つ い て 4 回 の 会 議 で 様 々 な 議 論 を 行 っ た が、最 も 争 点 と な っ た の は 運 送 の 対 価 の 設 定 で あ っ た。国 は「実 費 の 範 囲 内」に「合理的で旅客にと

め て ナンセンスであって、あくまで対価は先の3つの協議会がいきなりその妥当性を判断するのは無理かもであった。国は「実費の範囲内」に「合理的で旅客にと

不備多い有償運送を「適材適所」で改善へ

名古屋大学准教授 加藤 博和



理由書を出していただき、経費算定の妥当性について合はあり得ない(あるとし

「おおむね」を「目安」という基準を示した上で、「タクシー上乗運賃の範囲内」に「合理的で旅客にと

(投稿)

全国の福祉タクシー台数の推移

	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	08年度	09年度
寝車兼用	337	374	419	507	489	501	512
回転シート	2,315	3,732	5,715	6,353	7,317	7,459	7,698
台す用ト	1,922	2,065	1,762	2,222	1,889	1,953	2,057
合計	4,574	6,614	8,504	9,651	10,514	10,742	11,165
	(1,557)	(2,368)	(3,472)	(4,095)	(4,329)	(4,310)	(4,310)

※各年度末現在、国交省まとめ。一般タク事業者と限定許可事業者が保有する福祉仕様車。カッコ内は限定事業のみに認められている軽自動車以内数

公共交通車両のバリアフリー化の現況

車両	現状 (09年度末)	目標 (10年)
鉄軌道	45.7%	50%
ノンステップバス	25.8%	18,000台・30%
福祉タクシー	11,165台	18,000台
旅客船	18.0%	50%
航空機	70.2%	65%

※国交省集計。目標はバリアフリー新法基本方針

福祉タク増強「頭打ち」

国交省まとめ 目標1万8000台程遠く

全国の福祉タクシーの台数は最新データとなる2009年度末（今年3月末）現在、1万1165台が導入され、前年度に比べ423台、3.9%増えていることがこのほど国土交通省のまとめでわかった。一般タクシーが供給抑制を受け、07年度に1万台の大型を越すなど右肩上がりは続いているが、伸び率が鈍化、微増にとどまった。バリアフリー新法・基本方針（大臣告示）の政策数値目標「10年までに1万8000

0台」の達成は困難な見通しとなった。「自動車交通関係移動円滑化実績」を集計した定点調査による。車種別では車いす専用車が最多の7698台（前年度比3.2%増）。寝台専用車は512台（2.2%増）、寝台・車いす兼用車は2057台（5.3%増）、回転シート型車は898台（8.3%増）。福祉タイプの軽自動車タクシーは、障害者らの送迎に特化した福祉輸送限定許可事業に限り01年度から認

められている。全体数の中で4310台、4割近くのシェアを占めている。バリアフリー化数値目標と08年度までの実績値の傾向に對し、先の同省の「政策チエックアップ（実績評価）」では「達成に向けた成果を示していない」と判定。諸施策の展開も「現在を維持」から「改善などの方向性」を提示すべきと強められた。福祉タクシー車両の増強は現状「頭打ち」ともされる。国交省ではバス、鉄道など他モードとともに新法基本

方針の見直しや11年以降の目標設定の検討が大詰めに入っている。「交通基本法」の制定と財政支援、一般タクシー車両のユニバーサルデザイン化などが課題に据えられている。

察した。21日の開業を前に実際に現地に足を運ぶとともに、乗り場入構ルートなどをあらためて確認した。視察には営業委員会正副委員長やチエックアップ委員長の幹事ら25人が参加し、タクシープールや乗り場などを見て回った。施設見学に先立ち開催した営業委員会で、根本委員長が羽田空港定額運賃の運用方法などを説明した。来月に管理者研修会と優良乗務員表彰式を開催することも決めた。

様の安全基準を定めてほしいなどとする要望があらためて出された。タクシー特措法（特定地域タクシー事業適正化・活性化特別措置法）に関して、当面する課題の報告などもあった。

千葉県の山武・袖ヶ浦・一宮

デマンド交通多彩に発車

バスと乗合タクシー連携 高齢者向け無償運行も

千葉県内の各市町村で1日から相次いでデマンド交通の実証実験がスタート。山武市では基幹バスと乗合タクシーの連携、袖ヶ浦市ではダイヤを定めた乗合タクシー、一宮町では高齢者・障害者向けに無償運送で実施する。大網白里町でも乗合タクシー実験が始まっており（既報）、交通不便地域の住民の移動手段確保のため、各地で多様な取り組みが展開されている。



山武市は来年3月まで半年間、第1期の実証運行を行う。蓮沼・松尾地区と成東地区の主要施設間を結ぶダイヤ運行の基幹バス（ちばフラワーバスに委託）と各地区内を回るデマンド乗合タクシー（房総自動車などに委託）を両立させた、きめ細かい輸送を目指しているのが特色だ。

配車システムは利用1時間前まで予約対応でき、瞬間に自動で経路構築ができる東大オンデマンドシステムを採用し、基幹バス到着時間に合わせた乗合タクシーも可能となった。毎日運行し、バスは大人200円、乗合タクシーは同300円（ともに子供半額）、乗継利用は200円割引にしている。山武市では基幹バスと乗合タクシーの実証運行を開始（写真は1日の出発式）

望を直接把握するため市役所内に設置。同市では「連携計画で目標としている誰もが便利に利用できる公共交通を指したい」（企画政策課）と話している。

山武市では利用が減少していた循環バスに代えて、乗合タクシー実証運行（姉ヶ崎タクシーに委託）を始めた。平岡地区（月・水・

佐倉市はデマンド型乗合タクシー実証実験を11月下旬から開始する。7日に開いた地域公共交通活性化協議会で東大オンデマンドシステムで配車管理を行うなど概要を固めた。実験は11月25日、2011年3月末の約4カ月間の

（金）と中川・富岡地区（火・木・土）でエリア内と市街地を結ぶ「お出かけ便」と「お帰りの便」を各6便運行し、利用者の自宅・目的地間を輸送。注文がない場合は運行しない。電話予約は前日午後4時まで、運賃は300円（小学生以上）。車両は予約人数に応じてセダン型かワゴン車を使用する。

同市では「通勤よりも週末・3回の通院利用のニーズが多く運行日を限定する形となった。利用状況を見ながら改善点があれば修正したい」（企画課）としている。

11月に佐倉市も乗合タクシー 佐倉市はデマンド型乗合タクシー実証実験を11月下旬から開始する。7日に開いた地域公共交通活性化協議会で東大オンデマンドシステムで配車管理を行うなど概要を固めた。実験は11月25日、2011年3月末の約4カ月間の

当初は地域公共交通活性化協議会で全町民を対象とした有償のデマンド交通導入を計画していたが、市民から無償サービス継続を望む声が多く寄せられたことから方針変更した。同町は「最もサービスを必要としている町民を優先する形になった。買い物利用も可能となったことで利用登録も増えている」（まちづくり推進課）としている。

和田・弥富地区は市内で最も人口が少なく、自家用車普及率が高い反面、高齢者の移動手段確保が課題。既存路線バスも2時間に1本程度と本数が少なく利用減が進み、市の補助制度を活用し維持している。協議会終了後、東大オンデマンドシステムのデモンストラレーションも行った。

和田・弥富地区は市内で最も人口が少なく、自家用車普及率が高い反面、高齢者の移動手段確保が課題。既存路線バスも2時間に1本程度と本数が少なく利用減が進み、市の補助制度を活用し維持している。協議会終了後、東大オンデマンドシステムのデモンストラレーションも行った。



名古屋福祉有償協

対価の値上げ合意

名古屋福祉有償運送 〇法人たすけあい名古屋協議会(会長 加藤博和 名古屋大学准教授)の第4回会合が1日、名古屋市役所で開かれた。写真。NP

協議会では前回までの議論で、運送の対価について①タクシー運賃の2分の1(1千300円)以下の場合は申請通り認める②2分の1を超える場合は理由書の提出を受け審議する――

の2点を確認。

たすけあい名古屋は、2千414円の内容で申請していたが、値上げによる利用者への負担などに配慮すべきとの意見が出て2千360円で関係者が合意した。

協議会の冒頭、加藤会長は「福祉有償運送は市がお願いしてやってもらっている。通常赤字なら補助金となるが、そういう制度はなく、ここでは議論の対象としない。なぜ団体が対価を引き上げる必要があるのか議論したい」とあいさつした。

申請団体の渡部理事長は「年間100万円ずつの赤字では福祉有償運送の継続

は難しい。ほとんどはタクシーを利用するが、必要とする人はいる」と訴えた。

委員からは値上げについて「認めればいい。市がきちんとして、いろいろな団体がある」との意見の一方、「3000円が414円になるのは上がり幅が大きい」と反対する意見も出た。

タクシー業界からは「教育など見えにくいものへのコストは事業者もNPO法人も同じ。利用者に理解してもらいたい機会。ただ急激な値上げで利用者が減る可能性もあるのではないか」(天野清美委員)との懸念が出た。

行政からは「採算性を重視するならば患者限定の緑ナンバーもある。実費の範囲内であれば2分の1を超えてもやむを得ない」(愛知支局小林裕之委員)との見方が示された。

協議終了後、加藤会長は「タクシー運賃のおおむね2分の1という基準を無条件に外したわけではない。3000円、4000円の話よりも本当に必要な輸送が秩序立ってできるかどうかの議論が重要」と述べた。

ニ崎市交通局が 導入率全国首位

国土交通省がこのほどまとめた「ノンステップバス導入事業者ベスト30」によると、導入率全国トップは9年連続でニ崎市交通局(兵庫)だった。「自動車交通関係移動円滑化実績」の2009年度末調査によ

るもので、同市は保有車両136台すべてノンステップ仕様への代替を達成している。ランキングは保有100台以上の事業者を集計。2位は小田急バス(東京、95・8%)。以下、西東京バス(同、88・8%)、東京都交通局(87・9%)、京王電鉄バス(東京、83・8%)と続く。